Ontario Highway Transport Board

ANNUAL REPORT 2013

Table of contents

The Board 4

Message from the Chair..... 5

Organized Chart..... 6

Financial Information 2013 7

Applications Received..... 8

Special Authorities Processed..... 9

Applications Received by Region..... 10

Summaries – Reasons for Decisions..... 11

To: The Honourable Elizabeth Dowdeswell
Lieutenant Governor of the Province of Ontario

MAY IT PLEASE YOUR HONOUR:

The undersigned takes pleasure in submitting the Annual Report for the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 2013.

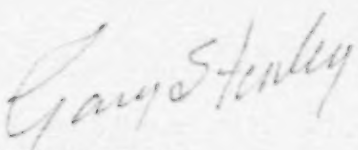
Respectfully submitted,

Steven Del Duca
Minister

To: The Honourable Steven Del Duca
Minister of Transportation

In accordance with Section 33 of the *Ontario Highway Transport Board Act*, R.S.O. 1990, c. 0.19, I have the honour to present the report of the activities of the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 2013.

Respectfully submitted,



Gary R. Stanley
Chair

The Board

The Board is constituted by virtue of and in accordance with the provisions of the *Ontario Highway Transport Board Act*, R.S.O. 1990, c. 0.19. It operates as a quasi-judicial administrative tribunal. Under the *Public Vehicles Act,* R.S.O. 1990, c. P.54 and the *Motor Vehicle Transport Act,* 1987, R.S. (1985) c. 29 (3rd. Supp.), the Board controls entry and maintains an orderly development in the business of transporting passengers for compensation in public vehicles, into, out of, within and through Ontario.

Members of the Board (as at December 31, 2013)

Gary R. Stanley, Chair, Toronto

Gilles Morin, Member, Ottawa

Message from the Chair

The Ontario Highway Transport Board ("OHTB") remains an independent adjudicative triibunal that oversees the entry into and the orderly development of the business of transporting passengers for compensation in public vehicles within Ontario and to and from other jurisdictions at an arm's length relationship to the government.

The OHTB administers the *Ontario Highway Transport Board Act*, the *Public Vehicles Act*, and the federal *Motor Vehicle Transport Act*.

Under this legislation, the Board deals with applications for new or extended operating licences and with applications under Sections 10 and 11 of the *Public Vehicles Act*. Section 10 applications deal with the suspension or cancellation of existing operating licences for operations in contravention of their operating licences and Section 11 applications, filed by interested parties, deal with unlicensed operations in contravention of the legislation. Quite often, carriers found guilty of operating without the necessary operating authority subsequently apply and are granted the necessary licence and are now legally operating.

These applications are dealt with by way of either a written hearing or a public hearing. The Board staff makes every attempt to work with the parties to eliminate or lessen the cost of any public hearings for the parties involved. Any Board costs relative to the hearings are recovered from the parties and deposited directly into the Consolidated Revenue Fund.

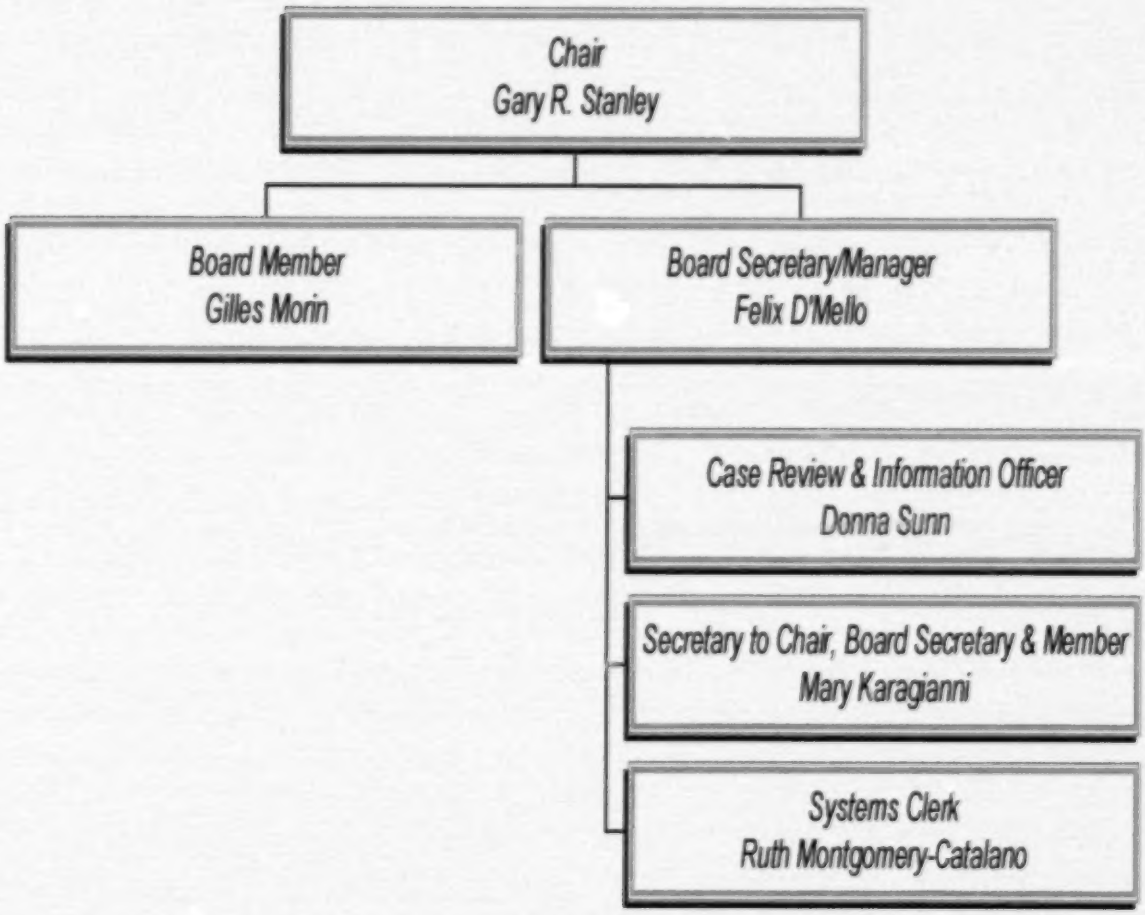
Although the Board continues to operate with mainly part-time administrative staff, all applications are processed in a timely fashion and in compliance with any regulated timing deadlines. The Board annually submits a Business Plan to the Minister of Transportation. One of the Performance Measures and Targets included in the Plan is that all decisions be made within 14 days of completion of a hearing. I am pleased to report that the Board met this target in 2013.

The inter-city bus and limousine industry plays a vital role in providing public transportation services to the citizens of Ontario and the Board ensures that it assists its stakeholders in every possible manner to ensure that the travelling public is well served.

Gary R. Stanley
Chair

Organizational Chart

(at December 31, 2013)



FINANCIAL INFORMATION

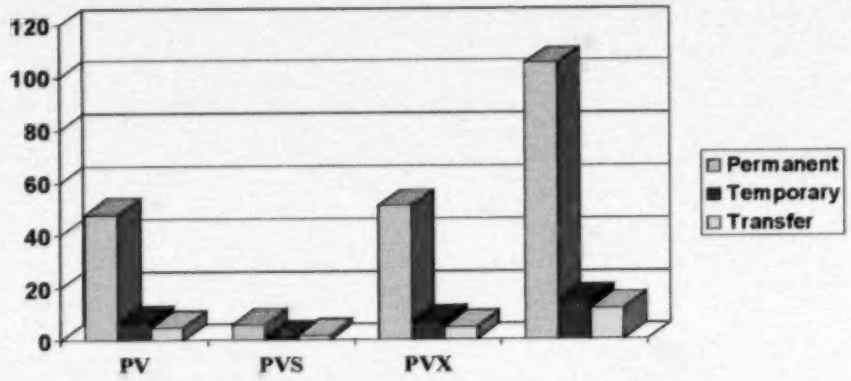
Revenues/Recoveries		**2013**	**2012**
Filing Fees		$ 54,368	$ 50,824
Special Authorities		4,295	2,718
Costs Recovered for Hearings		12,395	15,679
U.S. Exchange		-46	-168
	Total	**$ 71,012**	**$ 69,053**

Expenses			
Salaries		$ 416,974	$ 421,256
Travel and communication		11,002	12,180
Equipment and supplies		25,129	24,926
	Total	**$ 453,105**	**$ 458,362**

Net Cost of Board's Operations	**$ 382,093**	**$ 389,309**

Note: Revenues/Recoveries are deposited directly into the Consolidated Revenue Fund.

Applications Received



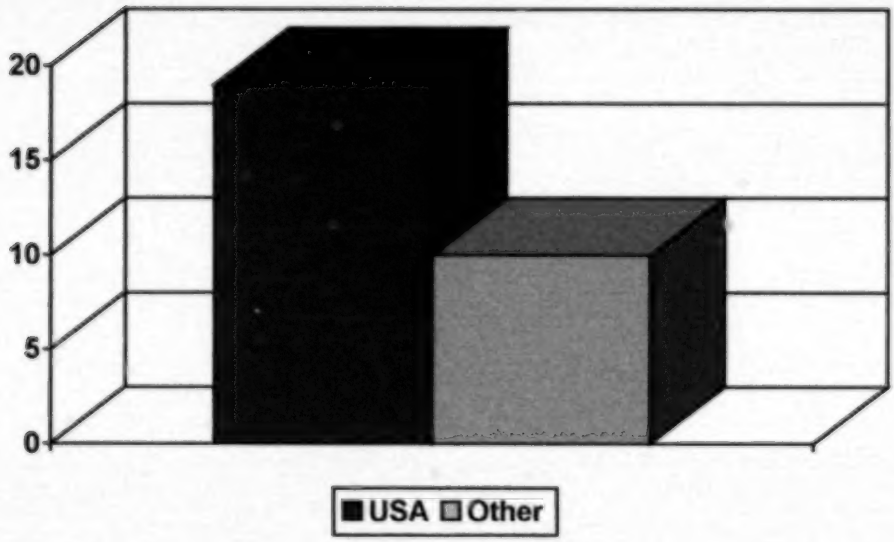
Type/Class	PV	PVS	PVX	TOTAL
Permanent	53	49	3	**105**
Temporary	2	7	1	**10**
Transfer	14	24	9	**47**
TOTAL	**69**	**80**	**13**	**162**

Legend:

PV	Public Vehicle Applications (Intra-Provincial Undertaking)
PVS	Public Vehicle (School Bus) Applications (Intra-Provincial Bus Undertaking) School Bus ONLY
PVX	Part I Motor Vehicle Transport Act Applications (Extra-Provincial Bus Undertaking)

Special Authorities Processed

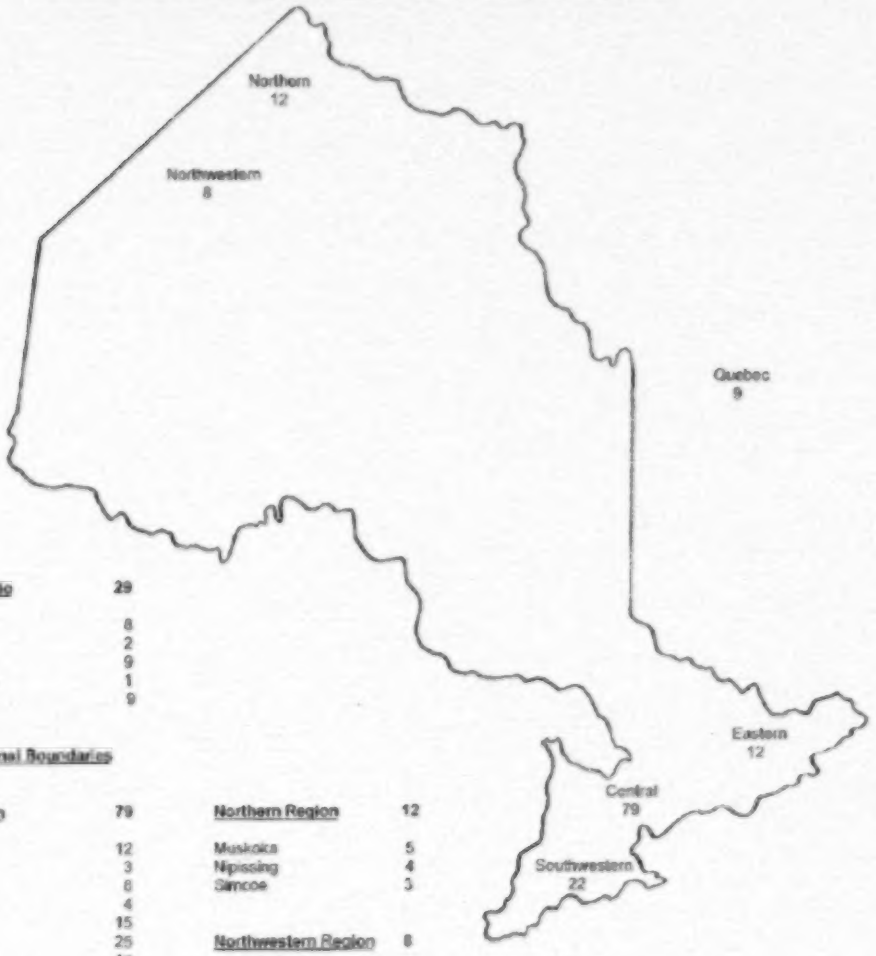
Special Authorities Processed



APPLICANTS' HOME BASE

U.S.A.	19
Other Provinces & 1 from Mexico	10
TOTAL	**29**

Applications Received by Region



Outside Ontario	29
Alberta	8
Manitoba	2
Quebec	9
Saskatchewan	1
U.S.A.	9

Ontario Regional Boundaries

Central Region	79
Barrie	12
Durham	3
Halton	8
Niagara	4
Peel	15
Toronto	25
York	12

Eastern Region	12
Hastings	1
Leeds & Grenville	1
Ottawa	2
Prescott & Russell	6
Stormont, Dundas & Glengarry	2

Northern Region	12
Muskoka	5
Nipissing	4
Simcoe	3

Northwestern Region	8
Thunder Bay	8

Southwestern Region	22
Brant	2
Chatham-Kent	2
Middlesex	5
Perth	2
Waterloo	6
Wellington	5

Summaries – Reasons for Decision

The following summaries of applications for operating licences and applications for sanctions and reviews that were adjudicated by the Board in the 2013 calendar year represent examples of the type of matters handled by the Board. The Board's complete decisions are available and may be requested from its office, telephone: 416-326-6732.

Public Vehicles Act	***PVA***
Motor Vehicle Transport Act	***MVTA***
Scheduled Service:	**A bus transportation service for which an applicant or licensee files a timetable indicating the times of arrivals and departures.**
Chartered Trip:	**A bus transportation service exclusively for a group of persons going on a trip.**

Applicant: **Joseph A. Goodmurphy** **File No: 47473/A**
o/a "Spotlight Limousine" ("Spotlight")
Belleville, ON

Respondent: 1324474 Ontario Ltd.
o/a "Ontario Coachway" ("Coachway")

Application: Spotlight has an operating licence to operate chartered trips from a large geographical area but is restricted to the use of one Class "D" vehicle with a maximum seating capacity of 8 passengers exclusive of the driver. This application is to delete the restriction of one vehicle and allow him to operate an unlimited number of Class "D" vehicles.

Respondent's Case: The majority of Coachway's business is a scheduled service between its licensed area and Lester B. Pearson International Airport in Mississauga. They also undertake chartered trips both within and out of the Province of Ontario. They offer a 24-hour a day service all year round. They offer a variety of vehicles and their clientele includes schools, corporations, the military and private individuals. They are primarily an airport service. They have had a steady decline in revenue over the last 3 years but expenses have increased by 60% and insurance costs have risen by 300%. Currently, 30% of their equipment is idle and there has been a layoff of drivers and staff. In their opinion, the market was saturated and there was no need for more vehicles on the road. Their primary objection is that Spotlight would impact its primary business to or from Lester B. Pearson International Airport.

Decision: The Board considered the impact on the respondent if the operating

licence was granted, the transportation needs of the public evidence on file and the applicant's ability to provide the service.

Coachway alleged that they were facing decreased revenues and increasing costs and if the application was approved, it would negatively impact their operations. However, Coachway provided absolutely no statistics to back these claims and without this information, the Board was unable to reach any decision as to the Validity of the allegations. Spotlight is a small operation providing chartered trips only and it would not impact the scheduled airport service offered by Coachway.

The public evidence on file in support of the application demonstrated both a need and convenience for the service.

In the Board's opinion, Spotlight was ready, willing and able to provide the service applied for.

The application was granted but restricted to Class "D" vehicles with a maximum seating capacity of 24 passengers exclusive of the driver.

Applicant: **Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")** **File No.: 44032-RE(2)**
Peterborough, ON

Interested Party: Greyhound Canada Transportation ULC ("Greyhound"

Respondent: James R. Reid ("Reid")
o/a "James Reid Transportation"

- he didn't post a schedule;
- he did no advertising;
- he received only one payment per trip;
- he sold no tickets;
- there was only one group of Queen's University students that was going home for the holidays;
- his licence, PV-4160, clearly states that he can originate **chartered trips** from points in the Counties of Lennox and Addington and Frontenac and he therefore thought he was legal; and
- he made a mistake in not contacting the Board.

He requested the Board for leniency because of the financial hardship he was currently facing due to the teacher's strike and loss of business. 90% of his business was with schools and the financial impact of the loss of this business was very extensive.

Decision The Board disagreed with Reid's definition of chartered trips. Based on Reid's evidence, the trips were one-way chartered trips from Kingston and Toronto. In the Board's opinion, even if the service met the definition of a chartered trip, the fact remained that on the

return trips from Toronto to Kingston, it was not the same exclusive group that travelled from Kingston to Toronto. It was a new chartered trip that originated in the Greater Toronto Area and Reid did not have any authority to originate chartered trips from Toronto as a point of origin in his licence and therefore Reid was operating in contravention of the *Public Vehicles Act*.

Based on precedence, the Board summarized a chartered trip as being a service to transport an exclusive group of passengers on a trip from one location to another for a common purpose. The key words being "trip", "exclusively" and "group".

Trip was a journey travelling from one place to another and generally returning to point of origin.

Exclusively meant solely for one particular group and excludes other passengers.

Group meant a number of persons forming a group, classed together and going on a trip.

In summary, a chartered trip is intended to provide a service to an exclusive group such as a club or association travelling together to a specific common destination such as a sports event, a theatre, etc. and returning to the point of origin after the event is over.

Passengers travelling with Reid were not an exclusive group but were doing so for individual reasons – there was no common destination. For Reid to argue that he did not sell tickets, did not advertise, did not post a timetable and only provided the bus and driver and therefore did not operate in contravention of the *Public Vehicles Act* had no merit. There was a publicized schedule of departures and arrivals, single one-way fares were sold and there was no exclusivity to the group; therefore, the service provided by Reid was a scheduled service. **Reid was therefore operating in contravention of the *Public Vehicles Act*.**

The Board ordered Reid to stop the unauthorized service. The Board also ordered that the public and extra-provincial operating licences held by Reid be made temporary for a one year period. The licences could be made permanent by application by Reid and after the completion of an audit to be conducted at the expense of Reid to verify that he has complied with the *Public Vehicles Act* and the *Motor Vehicles Transport Act* during the suspension period.

Costs were also assessed against Reid payable to the Board and the Applicant.

Applicant: **Trentway-Wagar Inc. ("Trentway")** **File No.: 47500-RE(1)**
Peterborough, ON

Interested Party: Greyhound Canada Transportation ULC **("Greyhound")**

Respondents: Darren Cole and Bill Mei
o/a "The Kingston Rocket"

Application: Trentway and Greyhound alleged that Darren Cole and Bill Mei, o/a "The Kingston Rocket" were operating in contravention of the *Public Vehicles Act* specifically Section 2(2) of the *Public Vehicles Act* which states:

Arranging Transportation

Applicant's Case: Entered into evidence by Trentway was an Acknowledgement and Undertaking by Bill Mei which stated that:

- he and Darren Cole organized a bus transportation service for students at Queen's University. The service operated under the name "The Kingston Rocket";
- they developed a website outlining price comparisons with other modes of transportation and also posted the timetables of the service;
- the service was initially offered over the 2012 Thanksgiving weekend originating at Queen's University and dropping off passengers at three separate locations in the Greater Toronto Area. They offered a similar service over the 2012 Christmas holiday period;
- they were advised by letter from counsel for Trentway that the service being offered by the Kingston Rocket was in violation of the *Public Vehicles Act;*
- Mr. Mei then acknowledged that the services arranged and provided by him and Mr. Cole were in violation of the *Public Vehicles Act* in that Reid, who provided the transportation, did not hold the required public vehicle operating licence;
- he then undertook not to arrange or offer to arrange a public vehicle service unless the operator of the service held the required public vehicle operating licence; and
- he consented to the issuance of an Order by the Board ordering them to stop providing a service in contravention of the *Public Vehicles Act.*

Greyhound's position as an interested party was to ensure the unauthorized service cease immediately as the economic impact on Greyhound would impact their entire system of operations in Ontario.

Both Greyhound and Trentway did not ask for costs from the respondents.

Decision: The Board concluded that the unauthorized service was provided by both Mr. Mei and Mr. Cole even though Mr. Cole denied any involvement. An Order from the Board would be issued against both of them.

In spite of repeated advice from Trentway and Greyhound and the laws of Ontario, the Kingston Rocket chose to ignore them and continued to operate the unauthorized service. In fact they chose to seek support from the media and circulated a public petition on the internet to get support for their operation. They chose not to call the Board for any guidance or assistance to clarify the alleged claims of Trentway and Greyhound. The Board emphasized that had the Kingston Rocket obeyed the law or sought advice then the entire matter would have been dealt with amicably. In the Board's opinion, the Queen's University students would have suffered a minor convenience and alternate transportation would have been provided by the licensed carrier.

An Order was issued by the Board to stop the unauthorized service immediately and the Board's costs were also assessed under Section 24 of the *Public Vehicles Act*.

Applicant: **TRAXX Transportation Ltd. ("TRAXX") Medicine Hat, AB** **File No.: 47502**

Respondents:
1. P.W. Transportation Ltd.
2. Great Canadian Coaches Inc.

Application: Transport passengers on a chartered trip for Jonview Canada Inc. ("Jonview") from points in the Regional Municipality of Peel (including Lester B. Pearson International Airport) to the Ontario/Manitoba, Ontario/Québec and the Ontario/U.S.A. border crossings for furtherance and:

1. for the return of the same passengers to point of origin; and
2. on a one-way chartered trip to points as authorized by the relevant jurisdictions.

The application was restricted to passengers who have had a prior movement by air to point of origin and a subsequent movement by air at point of destination. All chartered trips operated would be those initiated, organized and advertised by Jonview.

Applicant's Case: Faced with opposition, TRAXX deleted the round trip portion of the application and only proceeded with the one-way chartered trip to other jurisdictions.

TRAXX has developed a close relationship with Jonview and is their preferred carrier. The majority of the tour takes place in TRAXX's normal area of operations and it was not their intention to operate any chartered trips to other jurisdictions.

Respondent's Case: Initially, the objections were vague and did not quantify any economic impact the application, if approved, would have on their operations. The Board requested the respondents to specifically

identify the revenue they would lose if the application for one-way chartered trips was approved. Once again, the response failed to address the issue and the information provided was insufficient.

Decision: The application was to serve the one customer and TRAXX was their carrier of choice. TRAXX emphasized that they were not interested in the Ontario round trip originated tours and were only seeking one-way chartered trips to Western Canada. In the Board's opinion, the one-way chartered trips to Western Canada eliminated the economic impact, if any, on the respondents. The respondents failed to prove the economic impact on their operations if the application was approved.

The application was granted.

Applicant: **Excel Coach Lines Ltd. ("Excel")** **File No.: 47501-RE(1)**
Kenora, ON

Respondent: Richfield Bus Company ("Richfield")
Bloomington, Minnesota, U.S.A.

Applicant's Case: Excel alleged that Richfield operated a chartered trip for St. Thomas Aquinas High School in Kenora. Richfield was not licensed to provide this service and was operating in contravention of the *Public Vehicles Act* and *Motor Vehicle Transport Act*.

Respondent's Case: During an investigation by the Board investigator, Richfield admitted to the Board investigator to doing the trip but indicated that he had been advised by the Ministry of Transportation of Ontario that if the trip originated in the United States, then it was legal. They picked-up 2 passengers at International Falls, Minnesota and 31 additional passengers at St. Thomas Aquinas High School in Kenora, Ontario. They travelled to Taos, New Mexico and returned to Kenora. The trip was arranged by the school. The Board investigator advised Richfield that they required an operating licence under the *Motor Vehicle Transport Act* to legally offer the service which they did not have. Richfield indicated that there was another similar trip coming up for the school and he would consider circumventing the Canadian laws by having all the passengers travel to International Falls, Minnesota to board the bus. Richfield stated that they were not familiar with the licensing requirements in Ontario and Canada.

Decision: Subsequent to Richfield's meeting with the Board investigator, the Board wrote to Richfield that they had the option of pleading guilty to the charges or proceeding to a public hearing. Richfield did not respond to this letter and to a second reminder. The Board then contacted Richfield by telephone to resolve the matter but Richfield was abrupt and uncooperative. Richfield also stated that they would not attend any hearing that may be scheduled and that the Board could do whatever they wished.

Based on the evidence, the Board concluded that Richfield did operate the chartered trip without the proper operating authority and therefore operated in contravention of the *Motor Vehicle Transport Act*. Of concern to the Board was Richfield's statement that they would circumvent the laws by having the passengers cross the Canada/U.S.A. border and board the bus at International Falls, Minnesota.

Having exhausted all avenues to resolve the matter and avoid unnecessary expenses, the Board issued an Order to Richfield to stop the unauthorized service immediately. Costs were also assessed against Richfield. A copy of the Order was also sent to the Enforcement Branch of the Ministry of Transportation in Kenora and to St. Thomas Aquinas High School.

Applicant: **Barrie Executive Transportation & Limousine Inc. ("Barrie")**
Barrie, ON

File No.: 47488/A

Respondent: 1827341 Ontario Inc.
o/a "Mr. Limo"

Application: Barrie alleged that Mr. Limo was operating in contravention of the *Public Vehicles Act* by providing a service not authorized in their operating licence. This application was brought under Section 11 of the *Public Vehicles Act* dealing with the operations and conduct of Mr. Limo.

Applicant's Case: Barrie alleged that Mr. Limo had provided unauthorized service in a public vehicle on two separate occasions. The allegations were supported with numerous photographs of the vehicles involved in providing the unauthorized transportation. The economic impact on Barrie's operations by Mr. Limo's unauthorized operation was significant and they requested the Board deal with the matter expeditiously.

Respondent's Case: Mr. Limo did confirm to the Board that they did do the unauthorized trips. Mr. Limo was currently operating under a new ownership for over a year and applications to transfer ownership would be submitted to the Board.

Decision: The Board concluded that:

- the service provided by Mr. Limo was in contravention of the *Public Vehicles Act*; and
- for over a year Mr. Limo has not applied for a change of ownership in spite of being advised by the Board that he had to do so. This had still not been accomplished and Mr. Limo was continuing to operate in contravention of the *Public Vehicles Act*.

The Board ordered Mr. Limo to stop the unauthorized service immediately or they may be subject to further disciplinary action by the Board.

Applicant: **1879559 Ontario Inc.** **File No.: 47512/A**
o/a "Norfolk and Dorchester Limo"
("Norfolk")
Dorchester, ON

Respondents:
1. Grandeur Limousine Inc. ("Grandeur")
2. 2175949 Ontario Ltd.
   o/a "A Universal Limousine" ("Universal")

Applications: Intra and extra-provincial applications to operate chartered trips from the Counties of Haldimand, Norfolk, Middlesex, Oxford, Perth, Brant, Dufferin, Huron, Lambton, Bruce, Essex, Elgin and Wellington, the Municipality of Chatham-Kent and the Regional Municipality of Waterloo in Class "D" vehicles.

Applicant's Case: Norfolk has operated for three years and ownership changed from father to daughter in March 2013. Norfolk admitted that they did not currently hold public vehicle or extra-provincial operating licences as they were not aware of the requirements of these licences to run their business. Their goal was to operate a "reliable, safe and cost effective luxury transportation service." They would concentrate on service for weddings, proms, sporting events, concerts, wine tours, etc. They offered a variety of vehicles to meet the public need. The population was growing and there was a large demand for service for the limousine companies. Their applications were supported by travel agencies, wedding and event planners. Norfolk reiterated that they, like many others, were unaware of the legislation that they be the holders of provincial operating licences to run their business. Only two of the many licensed carriers chose to oppose the applications. In their opinion, the financial impact on the respondents would be minimal if the applications were granted. They have operated for three years and there was no economic impact on the respondents. The two respondents have added more equipment to their fleet and their revenues have increased. Should the Board deny the applications, the family business would be put in a "devastating position."

Respondent's Case: Grandeur has been in business for 20 years and they provide service for weddings, proms, corporate events, airport services, etc. Their business was down compared to the previous year because Norfolk was offering lower prices and taking away their business. They had made a large investment in fleet upgrades but Norfolk's reduced rates were impacting the profitability of their operations, i.e. employee lay-offs, lower prices and a possibility of a financial loss for the first time in five years.

Universal and a subsidiary company have a fleet of eighteen limousines and they offer pre-arranged service for weddings,

concerts, proms, airport and sporting events. They alleged that the granting of these applications would have a negative impact on their operations that could result in bankruptcy and the loss of jobs for over 25 employees. They had made substantial investments in new vehicles and they would not be able to make lease payments if the applications were granted. They could not match Norfolk's lower rates as it would make their operation unprofitable. Their revenues showed a significant drop from the previous year.

Decision:

Transportation Needs of the Public

Eight companies/individuals supported the applications. They were all extremely happy with the services provided by Norfolk. The services were provided without the proper authority, but the Board stated that this was common in the limousine industry as they were unaware of the requirements of the provincial legislation. Grandeur, one of the respondents, had been in business for twenty years but only got the necessary licences in 2005, having operated in contravention of the provincial legislation for approximately twelve years. In the Board's opinion, Norfolk should not be penalized for operating in a similar manner.

Impact on Existing Carriers

The information provided by the respondents was not too specific and it was difficult for the Board to assess the economic impact on their operations if the applications were granted. They alleged their revenues had decreased in the past year and blamed this on Norfolk. However, the Board questioned this allegation as they had invested in new equipment in the last few years.

The respondents failed to deal with the public support for the applicant. Have they ever served these customers? Did they lose these customers to Norfolk? Without this information, the Board was unable to assess the economic impact on their operations if the applications were granted.

The lower rates charged by Norfolk is outside the Board's jurisdiction.

Based on the information provided by the respondents, the Board was unable to assess the quantum of any negative impact on the respondents if the applications were granted.

Applicant's Ability to Provide the Service

The Board stated that Norfolk had been in business for a long period under different management and in the absence of any evidence to the contrary concluded that it had no reason to question their ability to provide the service.

The applications were granted.

Applicant: **Tisdale Bus Lines Ltd. ("Tisdale")** **File No.: 45826-RE(1)**
Timmins, ON

Respondent: Angel Tours & Entertainment Inc.
o/a "Angel Coaches of Canada" ("Angel")

Application: Tisdale alleged that Angel operated in contravention of the *Public Vehicles Act* by transporting passengers on a chartered trip that did not comply with the definition of a chartered trip as defined in the regulations.

Applicant's Case: Tisdale had no difficulties in facing fair competition but not with anyone who was operating in contravention of the *Public Vehicles Act*. Tisdale alleged that Angel and 1315856 Ontario Inc., o/a "Luxury Coach" ("Luxury") concocted a plan to split a chartered trip into two segments. Angel quoted and invoiced for the entire trip but only operated part of the trip. The trip was to start in North Bay and destined for St. Louis, Missouri and return. Angel started the trip from North Bay and ended at King City where the passengers were transferred to Luxury who then completed the rest of the trip. Tisdale alleged that Angel's trip did not meet with the definition of a chartered trip as the trip from North Bay to a parking lot in King City did not meet with the definition. Tisdale emphasized that splitting a single chartered trip into segments was not permitted and he had confirmed this fact with other bus carriers in the industry. Angel was wrong to suggest that splitting of a single chartered trip was common in the industry. The entire chartered trip should have been undertaken by one licensed carrier to comply with the *Public Vehicles Act*/Regulations. What Angel and Luxury did was to manipulate the legislation and Tisdale requested the Board to issue an Order to cease the unlicensed service.

Tisdale questioned why there was no HST charged on the portion of the trip that Ms. Ricci claimed to have serviced under her public vehicle operating licence.

Respondent's Case: Angel was approached by a school to provide a chartered trip from North Bay to Missouri, U.S.A. and return. Angel insisted on pre-payment and as this was not made available until later, Angel had no equipment to do the entire trip but explored options to provide the service in combination with Luxury. Angel said that sub-contracting a charter was not wrong as the legislation does not forbid such an action. It would be wrong to penalize Angel for brokering a trip as they had done no wrong. Angel splits chartered trips all the time.

Decision: The Board had to decide whether a licensed operator can undertake a chartered trip for a customer and then split up the trip with other carriers. Can one chartered trip be split up into several pieces?

To answer this question, The Board dealt with the simple basics of the application process. An applicant on his/her own applies to provide the service which may be to operate a scheduled service or a chartered trip. The applicant has to meet the statutory test of

public necessity and convenience which entails providing a business plan and also provide written evidence from the public supporting the applicant to obtain the licences. The public is supporting the applicant and not a team of carriers.

The *Public Vehicles Act* only refers to the applicant and licence in the singular and the licenses are issued to a single applicant and not a group of applicants or licensees. The definition of a chartered trip refers to a singular licensee. Public evidence, whether written or under oath, supports an applicant for various reasons. They are all supporting the one applicant to meet their transportation needs. This process was followed when Angel obtained their operating licences. The relevant statute states "At the conclusion of the hearing, the Board may issue an operating licence to the applicant if the Board is of the opinion that the licence will serve public necessity and convenience." The Board had never received an application for an operating licence based on the splitting of a chartered trip amongst two or more carriers. The Board agreed with Tisdale's assertion that there was no precedence for a licensed carrier to split a chartered trip into pieces with other carriers. The Board concurred with previous decisions of the Board as to what constitutes a chartered trip and found no reason to change its opinion based on the evidence at the hearing.

A chartered trip is the transportation of an exclusive group of passengers on a trip from one location to another for a common purpose, i.e. a concert, sporting events, casino, theatre performances, etc. Angel's trip from North Bay to a parking lot in King City could not be construed to be a chartered trip. In the Board's opinion, a chartered trip cannot be split between two or more carriers in an attempt to circumvent the wording of an operating authority. Angel should have provided the complete service. If Angel was unable to meet the commitment, then the trip should have been passed on to another licensed carrier that was ready, willing and able to undertake the chartered trip. Angel's assertion that "farming out" parts of chartered trips was no different than getting assistance from another carrier for a roadside emergency was incorrect. Regulations under the *Public Vehicles Act* specifically deal with roadside emergencies and the comparison was totally unfounded. Angel did admit that they had been "farming out" trips for years and the Board stated, if that was the case, Angel had been operating illegally for many years.

The Board also stated that the point of any origin of any chartered trip is the point where the trip started as authorized by their operating licence. On an extra-provincial operating licence, passengers must be returned to that point of origin where the charter originated if the licence states so.

In the opinion of the Board, Angel, in combination with Luxury, worked in collusion to interpret or circumvent the legislation to their advantage.

Angel was found to have operated in contravention of the *Public Vehicles Act* and ordered to stop the illegal service immediately. The Board also stated that any further contravention of the *Public Vehicles Act* may result in Angel's operating licences be suspended or cancelled.

Although outside the Board's jurisdiction, another cause of concern to the Board was the mention that was made that Ms. Ricci is attempting to circumvent both provincial and federal legislation in the manner in which she charges HST on her invoices. Ms. Ricci was advised to ensure that she complies with the necessary legislation on future invoicing and should not attempt to circumvent the law as a sales tool.

Applicant: **Tisdale Bus Lines Ltd. ("Tisdale")** **File No.: 45826-RE(2)**
Timmins, ON

Respondent: 1315886 Ontario Inc.
o/a "Luxury Coach" ("Luxury")

Application: Tisdale alleged that Luxury operated in contravention of the *Public Vehicles Act/Motor Vehicle Transport Act* by operating in contravention of the terms of their operating licence.

Applicant's Case: Tisdale alleged that Luxury's extra-provincial operating licence specifically stated that passengers had to be returned to the point of origin where the chartered trip started, i.e. King City. Luxury however did not comply with the terms of their operating licence and instead returned the passengers to North Bay, a point that Luxury was not authorized to serve. Tisdale alleged that Luxury and Angel Coaches of Canada, o/a "Angel" concocted a plan to split up a chartered trip into two segments. Angel quoted and invoiced for the entire trip but only generated a chartered trip for the North Bay to King City segment. Angel's trip was not really a chartered trip as defined as no person would take a chartered trip from North Bay to a "parking lot" in King City. Angel should have undertaken the entire trip or hired a licensed carrier to do so if they were unable to provide the entire service. Tisdale stated that splitting a chartered trip into two parts was not practiced by the bus industry in Ontario. Tisdale alleged that the entire chartered trip was a manipulation of the legislation and requested the Board to order Luxury to cease the unlicensed operation.

Respondent's Case: Luxury stated that they initially declined the request from West Ferris Secondary School to provide the chartered trip from North Bay because they were not authorized to serve North Bay. Luxury advised the school to contact other licensed carriers. However, when Angel split the trip, i.e. Angel would provide the service from North Bay to King City and Luxury would undertake the trip from King City to St. Louis, Missouri and return - Luxury agreed to provide the service. Luxury returned the group to North Bay and they felt they did nothing wrong as the point of origin of a trip was a grey and

vague area of the licence. Luxury was in the business of serving their customers. They alleged that Tisdale was bearing a vendetta against Angel and Luxury. They did no wrong as other carriers do the same thing on a daily basis. They would however apply to the Board to amend/extend their operating authorities.

Decision:

The Board had to decide if the extra-provincial operating licence of Luxury allowed them to pick-up a chartered group in King City, travel to St. Louis, Missouri and return the passengers to North Bay. In the Board's opinion, Luxury was not allowed to do the service that they undertook. The school requested a chartered trip that would originate in North Bay where they were stationed to St. Louis, Missouri and return to North Bay. Angel and Luxury divided the chartered tri into two segments, i.e. a local bus undertaking and an extra-provincial bus undertaking. The legality of this arrangement is fully addressed in the Angel Decision which determined that the arrangement was in contravention of the *Public Vehicles Act*. In this decision, the Board had to decide if Luxury operated in contravention of the terms of its operating licence.

Based on the evidence, Luxury did admit that they started the chartered trip from King City and continued to Missouri, U.S.A. and returned the same passengers to North Bay. The passengers were not returned to King City where the chartered trip had originated. By returning the group to North Bay, Luxury operated in contravention of the terms of their operating licence.

Luxury's extra-provincial operating licence reads as follows:

For the transportation of passengers on a chartered trip from points in the Regional Municipalities of Peel, Durham, York, Halton and Niagara and the Cities of Toronto and Hamilton to the Ontario/Manitoba, Ontario/Québec and **Ontario/U.S.A. border crossings** for furtherance to points as authorized by the relevant jurisdiction and for the **return of the same passengers on the same chartered trip to point of origin.**

PROVIDED THAT there shall be **no pick-up or discharge of passengers except at point of origin.** (Emphasis added).

All extra-provincial operating licences issued by the Board state....."and for the **return of the same passengers on the same chartered trip to point of origin."** By doing so, the Board ensured that it was a round-trip charter and not a one-way chartered trip. The group had to be returned to the point where the chartered trip originated.

A further condition in all extra-provincial operating licences state..... "Provided that there shall be no pick-up or discharge of passengers except at point of origin." The Board ensured that all extra-provincial operating licences would originate and end up at the same point to avoid any confusion.

In further correspondence to the Board, Luxury did admit these errors and assured the Board that it would never happen again.

The Board ordered Luxury to stop any further contraventions with a warning that any further violations of the *Public Vehicles Act/Motor Vehicle Transport Act* may result in Luxury's operating licences being suspended or cancelled.

Commission des transports routiers de l'Ontario

RAPPORT ANNUEL 2013

Table des matières

La Commission 4

Message du Président 5

Organigramme 6

Information financière pour l'année 2013 7

Demandes reçues 8

Demandes de permis spéciaux traitées 9

Demandes de permis reçues par région 10

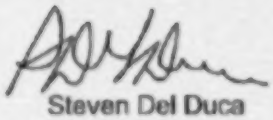
Résumés de décisions rendues 11

À: L'honorable Elizabeth Dowdeswell
Lieutenante-gouverneure de la Province de l'Ontario

PLAÎT-IL À VOTRE HONNEUR:

Le soussigné a le plaisir de présenter le rapport annuel de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année se terminant le 31 décembre 2013.

Respectueusement,



Steven Del Duca
Ministre

À: L'honorable Steven Del Duca, ministre des transports

Conformément à l'article 33 de la *Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario*, L.R.O. 1990, c. O.19, j'ai l'honneur de vous présenter le rapport des activités de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année se terminant le 31 décembre 2013.

Respectueusement,

Gary Stanley

Gary R. Stanley
Président

La Commission

La Commission a été constituée en vertu et en conformité avec les dispositions de la *Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario*, L.R.O. 1990, c. O.19. Elle assume les fonctions d'un tribunal administratif quasi-judiciaire. En vertu de la *Loi sur les véhicules de transport en commun*, L.R.O. 1990, c. P.54 et de la *Loi de 1987 sur les transports routiers*, L.R. (1985), c. 29 (3e suppl.), la Commission contrôle l'entrée et maintient le développement ordonné de l'industrie du transport rémunéré de passagers sur le territoire de l'Ontario.

Membres de la Commission (au 31 décembre 2013)

Gary R. Stanley, Président, Toronto

Gilles Morin, Commissaire, Ottawa

Message du Président

La Commission des transports de l'Ontario («CTO») demeure un tribunal adjudicatif indépendant du gouvernement qui chapeaute and surveille l'entrée et le développement ordonné de l'industrie du transport rémunéré de passagers par véhicules de transport en commun en Ontario et à partir et en direction de d'autres juridictions.

La CTO administre la *Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario*, la *Loi sur les véhicules de transport en commun*, et la *Loi sur les transports routiers* (Fédéral).

En vertu de ces lois, la Commission s'occupe de demandes visant l'émission de nouveaux permis et de privilèges d'exploitation additionnels et les demandes en vertu des articles 10 et 11 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun*. Les demandes en vertu de l'article 10 porte sur des demandes relativement à la suspension ou l'annulation des permis de transporteurs exploitant leurs entreprises contrairement aux termes de leurs permis d'exploitation et les demandes en vertu de l'article 11 portent sur des demandes par tierce personnes intéressées relativement à des exploitations illégales. Très souvent, les transporteurs qui sont trouvés coupable d'exploiter une entreprise de transport sans permis par la suite font une demande and le permis nécessaire leur est accordé et exploitent leurs entreprises légalement.

Ces demandes sont décidées par une audience documentaire ou une audience publique. Le personnel de la Commission travaille avec les parties impliquées afin d'éliminer ou de minimiser les coûts reliés aux audiences publiques. Les frais de la Commission reliés aux audiences publiques sont supportés par les parties et tout montant récupéré est déposé au Fonds consolidé du revenu.

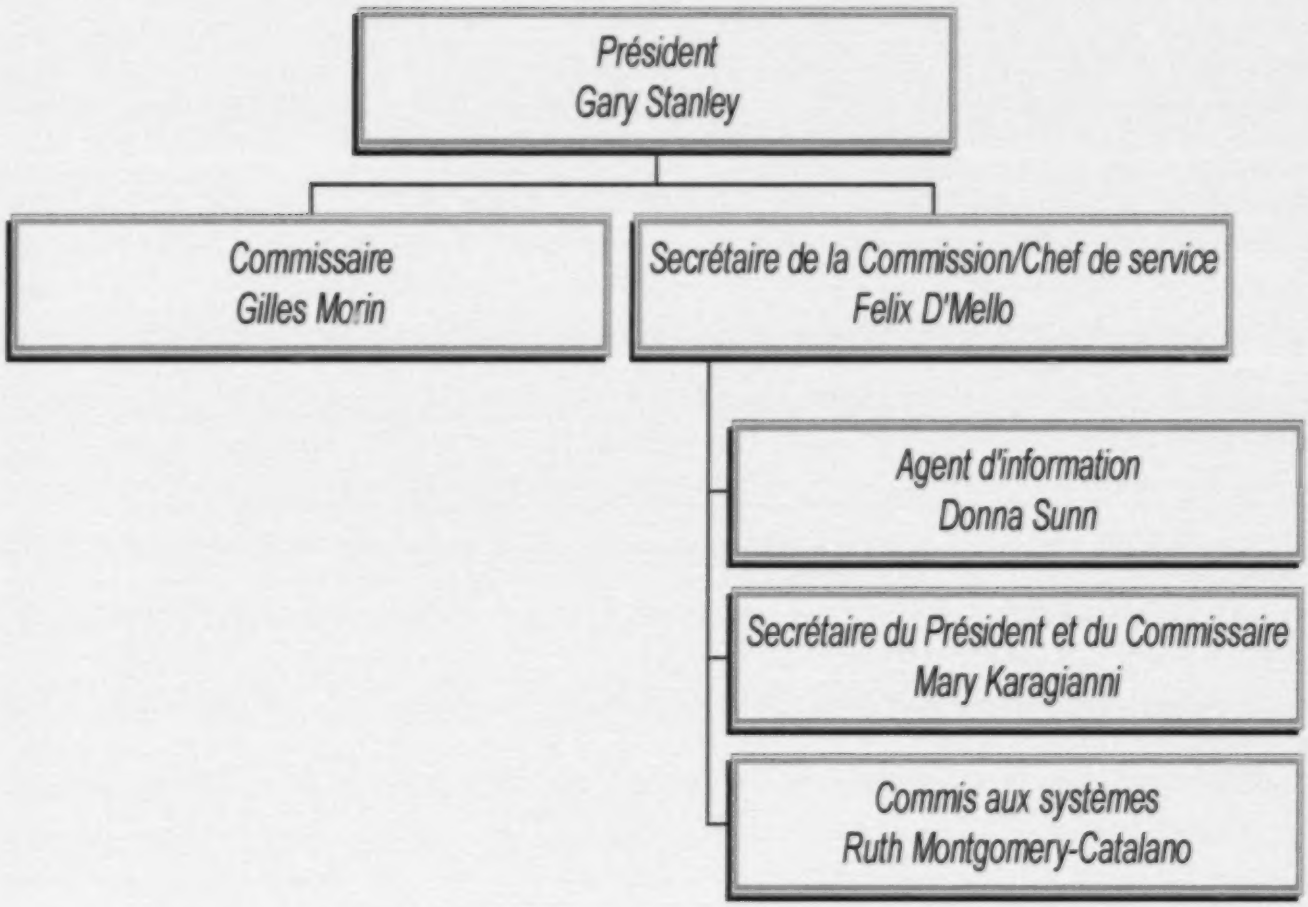
Quoique la Commission continue d'opérer avec un personnel administratif en majorité à temps partiel, toutes les demandes sont traitées promptement et suivant les délais imposés. La Commission soumet annuellement un plan d'affaire au Ministre des transports. Une des Mesures de Performance et Objectifs incluse dans le plan d'affaire est que toutes les décisions soient rendues dans les 14 jours de la conclusion de l'audience. Je suis heureux de rapporter que la Commission a rencontré cet objectif.

L'industrie du transport inter urbain et par limousine joue un rôle vital en fournissant des services de transport public aux citoyens de l'Ontario et la Commission assiste de toutes les manières possibles les intervenants de l'industrie de façon à s'assurer que le public voyageur est bien desservi.

Gary R. Stanley
Président

Organigramme

(au 31 décembre 2013)



INFORMATION FINANCIÈRE

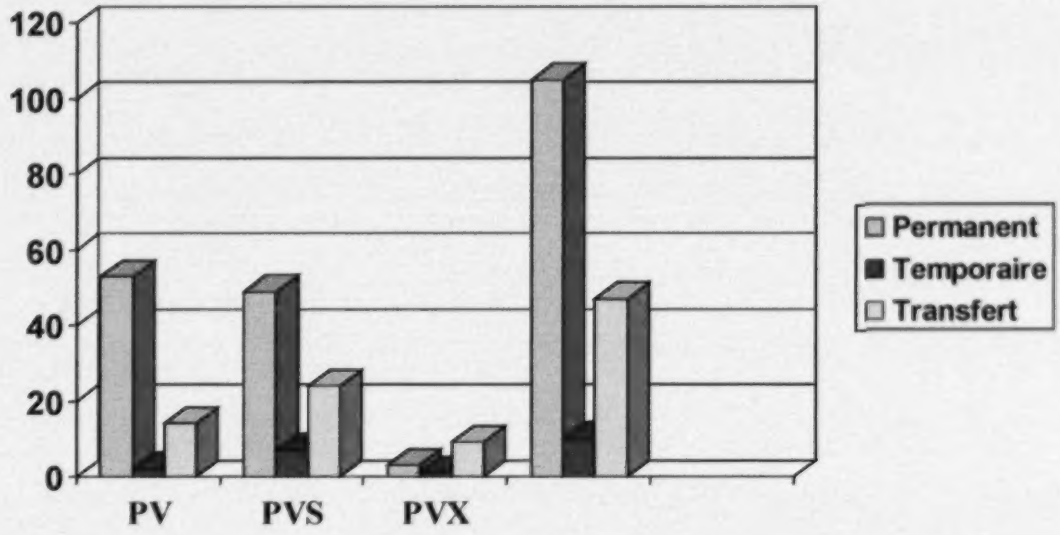
Revenus/Recouvrements	**2013**	**2012**
Frais de dépôt des demandes	54,368$	50,824$
Demandes de permis spéciaux	4,295	2,718
Frais d'audiences imposés	12,395	15,679
Échange Américain	-46	-168
Total	**71,012$**	**69,053$**

Dépenses		
Salaires et avantages sociaux	416,974$	421,256$
Voyages et communications	11,002	12,180
Équipement et fournitures	25,129	24,926
Total	**453,105$**	**458,362$**

Coût net d'exploitation de la Commission	**382,093$**	**389,309$**

Note: Les revenues et les recouvrements sont déposés directement au fond consolidé du revenu.

Demandes reçues



Type/Catégorie	PV	PVS	PVX	TOTAL
Permanent	53	49	3	**105**
Temporaire	2	7	1	**10**
Transfert	14	24	9	**47**
TOTAL	**69**	**80**	**13**	**162**

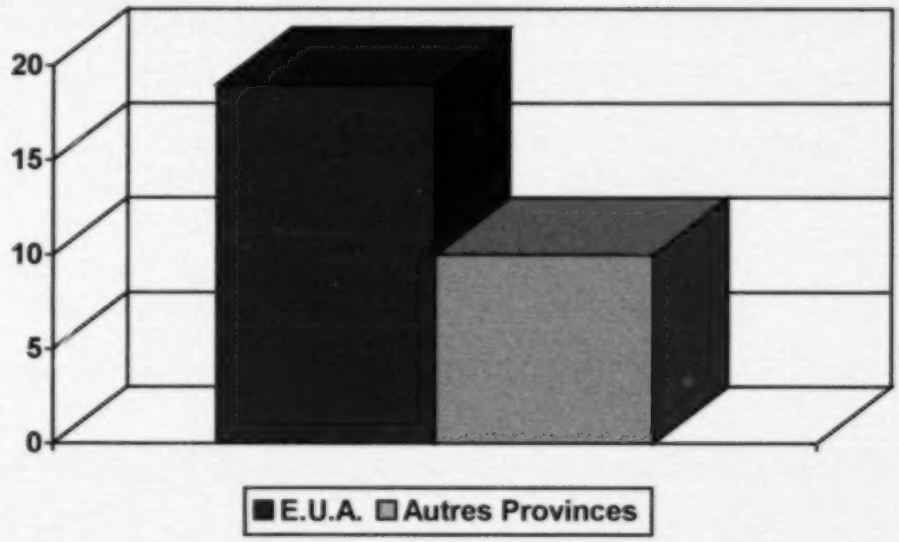
Légende:

PV Demandes de permis de transport (entreprise intra-provinciale)

PVS Demandes de permis de transport (scolaire seulement) (entreprise intra-provinciale)

PVX Demandes de permis en vertu de la Partie I de la loi sur les transports routiers (entreprise intra-provinciale)

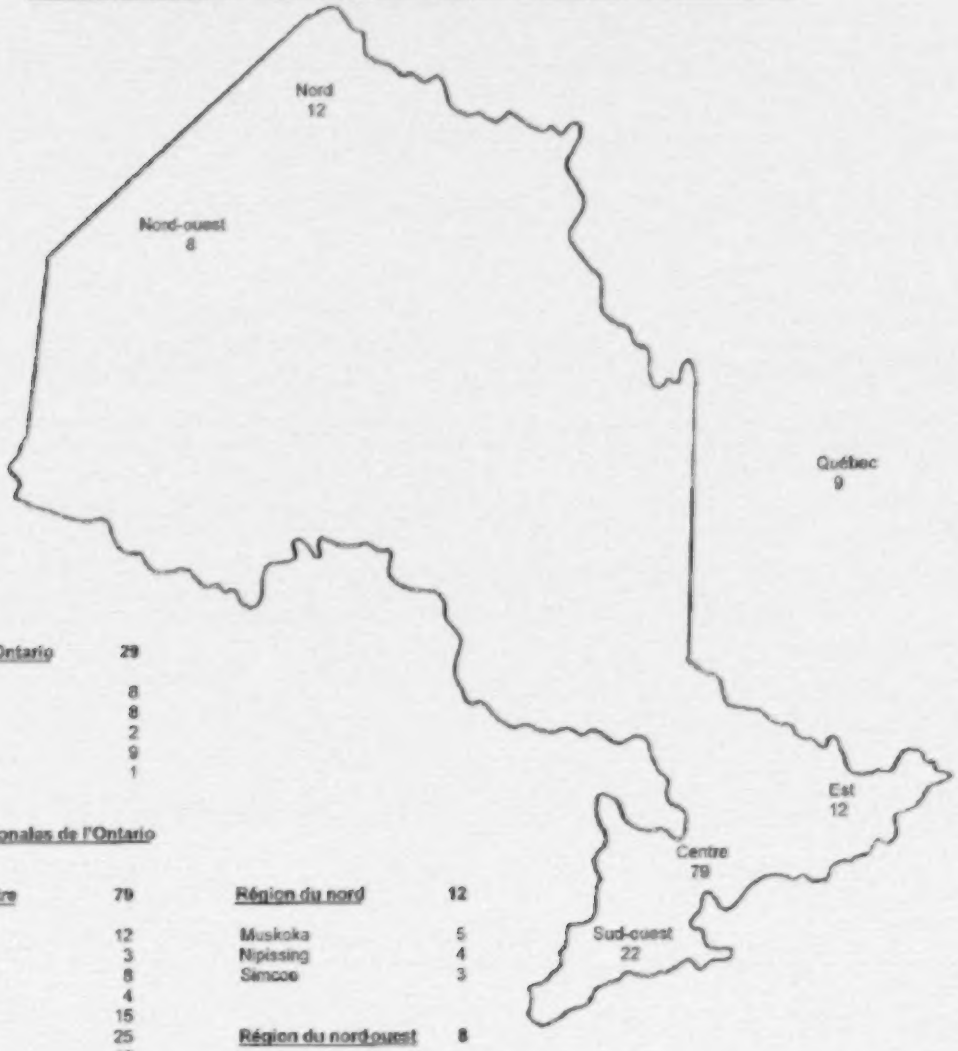
Demandes de Permis Spéciaux



JURIDICTION D'ORIGINE DU DEMANDEUR

É.U.A.		19
Autres Provinces		10
	TOTAL	**29**

Demandes reçues par région



Extérieur de l'Ontario	29
Alberta	8
États-Unis	8
Manitoba	2
Québec	9
Saskatchewan	1

Frontières régionales de l'Ontario

Région du centre	79
Barrie	12
Durham	3
Halton	8
Niagara	4
Peel	15
Toronto	25
York	12

Région du nord	12
Muskoka	5
Nipissing	4
Simcoe	3

Région du nord-ouest	8
Thunder Bay	8

Région de l'est	12
Hastings	1
Leeds & Grenville	1
Ottawa	2
Prescott & Russell	6
Stormont, Dundas & Glengarry	2

Région du sud-ouest	22
Brant	2
Chatham-Kent	2
Middlesex	5
Perth	2
Waterloo	6
Wellington	5

Résumés de décisions rendues

Vous trouverez ci-après un résumé de décisions qui ont été rendues par la Commission pendant l'année 2013 relativement à des demandes de permis de transport, des demandes de sanctions contre des transporteurs et révisions et représentent un échantillonnage des dossiers dont la Commission a eu à décider. Les décisions complètes de la Commission sont disponibles et peuvent être obtenues en contactant ses bureaux au (416) 326-6732.

Loi sur les véhicules de transport en commun: **LVTC**

Loi sur les transports routiers: **LTR**

Service sur horaire: Un service de transport par autobus en vertu duquel une demande ou un détenteur de permis a déposé un horaire indiquant les heures d'arrivée et de départ du service.

Service nolisé: Un service de transport par autobus sans horaire fixe qui est exclusivement pour le bénéfice d'un groupe de personnes.

Demandeur: **Joseph A. Goodmurphy**
o/a « Spotlight Limousine»
(«Spotlight»)
Belleville, ON

Dossier: 47473/A

Opposante: 1324474 Ontario Ltd.
o/a «Ontario Coachway») («Coachway»)

Demande: Spotlight détient un permis de transport nolisé à partir d'un secteur géographique très large mais limité à l'utilisation d'un véhicule transport utilitaire de catégorie «D» ayant une capacité maximale de 8 passagers à l'exclusion du conducteur. La demande vise à éliminer cette restriction afin de permettre l'utilisation d'un nombre illimité de véhicules de catégorie «D».

Preuve du Demandeur: Spotlight a avancé qu'il y a une augmentation du nombre de personnes désirant laisser leurs véhicules à la maison et utiliser un transporteur public pour aller à des événements sociaux à partir leurs maisons. Il est désireux d'offrir ce service mais son permis l'en empêche. De son opinion, le service fourni dans le secteur est limité et les gens méritent plus de choix. L'allégation de Coachway que 30% de son équipement n'est pas utilisé n'est pas vrai du fait que deux autres compagnies du secteur n'ont pas opposé sa demande et en fait elles ont amélioré ou ajouté de l'équipement. Spotlight allègue que son entreprise est en croissance du fait d'un blitz publicitaire et d'une campagne publique de promotion. Les voyages vers les aéroports ne représentent que 10% de son entreprise et conséquemment ne devraient pas avoir d'impact sur l'entreprise de Coachway. La demande vise à augmenter sa flotte

de façon à offrir plus d'options aux consommateurs. Le demande se limite à des véhicules de catégorie «D» ayant une capacité maximale de 24 passagers.

Preuve de l'Opposante:

La majorité du service offert par Coachway se limite à un service sur horaire entre le secteur couvert par son permis et l'aéroport international Lester B. Pearson à Mississauga. L'entreprise offre aussi des services nolisés à l'intérieur et vers l'extérieur de la Province de l'Ontario. Le service est offert 24 heures par jour toute l'année. Elle offre différents types de véhicules et sa clientèle inclus des écoles, des compagnies, l'armée et des individus. L'entreprise offre principalement un service aéroportuaire. Il y a eu un déclin continu de revenus au cours des trois dernières années alors que les dépenses se sont accrues de 60% et les coûts en assurance de 300%. Présentement 30% de l'équipement n'est pas utilisé et des conducteurs et autres employés ont été mis à pied. Il est de l'opinion de Coachway que le marché est saturé et qu'il n'y a aucun besoin nécessitant l'ajout de véhicules sur la route. Coachway s'objecte au service de Spotlight principalement à cause de l'impact qu'il aura sur son service à partir et en direction de l'aéroport international Lester B. Pearson.

Décision:

La Commission a considéré l'impact sur l'opposante si la demande était accordée, la preuve au dossier des besoins en transport du public et la capacité du demandeur à fournir le service.

Coachway a allégué que l'entreprise fait face à une diminution de revenus et à une augmentation de coûts et si la demande est accordée cela aura un impact négatif sur son entreprise. Cependant, Coachway n'a absolument fourni aucune statistique au support de ses allégations et sans cette information la Commission est incapable de prendre une décision quant à la validité des allégations. Spotlight est une petite entreprise fournissant seulement des services nolisés et elle n'aura aucun impact sur le service aéroportuaire sur horaire offert par Coachway.

La preuve du public au dossier supportant la demande démontre un besoin et la commodité pour le service.

La Commission est d'opinion que Spotlight est prêt et capable d'offrir le service tel que demandé.

La demande a été accordée mais limitée à l'utilisation de véhicules de catégorie «D» ayant une capacité maximale de 24 passagers excluant le conducteur.

Requérante: **Trentway-Wagar Inc. («Trentway»)** **Dossier: 44032-RE(2)**
Peterborough, ON

Personne Intéressée: Greyhound Canada Transportation ULC («Greyhound»)

Défendeur: James R. Reid («Reid»)
o/a «James Reid Transportation»

Requête: Trentway et Greyhound ont allégué que Reid exploitait son entreprise à l'encontre de son permis. Reid exploitait un service sur horaire entre Kingston et Toronto sans détenir le permis nécessaire. Reid ne détenait qu'un permis de nolisement. Reid a été avisé par correspondance mais a continué à donner le service. Trentway a allégué que Reid a fourni des autobus pendant plusieurs jours en décembre 2012 et janvier 2013. Les heures de départ et d'arrivée ont été affichées sur le site internet du Kingston Rocket. Ce sont là les caractéristiques d'un service sur horaire que Reid n'était pas autorisé à donner.

Trentway a demandé à la Commission de suspendre ou d'annuler le permis d'exploitation de Reid and d'accorder les frais que l'entreprise a demandés.

Greyhound a endossé complètement les arguments de Trentway. Greyhound était d'opinion que la question était importante parce les définitions de «service sur horaire» et de «voyage nolisé» était en jeu. De laisser un transporteur nolisé exploiter son entreprise sur les routes d'un transporteur sur horaire était inéquitable. Greyhound a aussi demandé la suspension ou l'annulation du permis de Reid et d'accorder les frais.

Preuve du Défendeur: Reid a fait valoir que tous les voyages étaient des voyages nolisés parce qu'il a été engagé par le Kingston Rocket et n'a reçu qu'un seul paiement pour chaque voyage. Il n'a pas vendu de billets individuels et a seulement fourni l'autobus. Il n'avait rien à voir avec le site internet et l'affichage du service d'autobus. De son opinion, ces voyages n'étaient pas différents des autres voyages scolaires. Les passagers étaient tous étudiants à l'Université Queens conséquemment ils constituaient un groupe. L'annulation de son permis par la Commission entrainerait la fermeture de son entreprise et ce serait une « menace pour la vie et il devrait fermer ses portes».

En résumé Reid a déclaré ce qui suit:

- il n'affiche pas d'horaires;
- il ne fait pas de publicité;
- il ne reçoit qu'un seul paiement par voyage;
- il ne vend pas de billets;
- il n'y avait qu'un seul groupe d'étudiants de l'Université Queens qui retournait chez eux pour les fêtes;
- son permis, PV-4160, permet clairement qu'il peut commercer des **voyages nolisés** à partir de divers lieux dans les comtés de Lennox et Addington et Frontenac et conséquemment il pensait que c'était permis; et
- il a erré en ne contactant pas la Commission.

Il a demandé l'indulgence de la Commission à cause des difficultés financières auxquelles il doit faire face du fait de la grève des enseignants et la perte de revenus. 90% de son commerce est fait avec les écoles et l'impact financier dû à la perte de clientèle était important.

Décision:

La Commission n'était pas d'accord avec Reid sur la définition de voyage nolisé. La preuve de Reid démontre que les voyages étaient des allers simples à partir de Kingston et de Toronto. La Commission était d'opinion que même si le service rencontrait la définition de voyage nolisé, le fait demeure que sur le voyage de retour à partir de Toronto ce n'était pas le même groupe exclusif qui a voyagé à partir de Kingston. Il s'agissait d'un nouveau voyage nolisé ayant pour origine la grande région de Toronto et Reid n'avait le permis requis pour commencer des voyages nolisés à partir de Toronto, comme point d'origine. Conséquemment Reid a opéré à l'encontre de la *Loi sur les véhicules de transport en commun*.

En se basant sur les précédents, la Commission a résumé un voyage nolisé comme étant un service de transport d'un groupe exclusif de passagers voyageant d'un endroit à un autre dans un but commun. Les mots clé sont «voyage», «exclusivement» et «groupe».

Un voyage est un trajet d'un point à un autre et généralement retournant au point d'origine.

Exclusivement veut dire seulement pour un groupe en particulier et exclu d'autres passagers.

Un groupe veut dire un nombre de personnes formant un groupe, classés ensemble, et allant en voyage.

En résumé, un voyage nolisé s'entend d'un service à un groupe exclusif, comme un club ou une association, voyageant ensemble vers une destination commune spécifique comme à un événement sportif, au théâtre etc. et revenant au point d'origine une fois que l'événement est fini.

Les passagers voyageant avec Reid n'étaient pas un groupe exclusif mais le faisaient pour des raisons individuelles. Il n'y avait pas de destination commune. L'argument de Reid qu'il ne vendait de billets, ne faisait pas de publicité, n'avait pas d'horaires et ne fournissait que l'autobus et le conducteur et que conséquemment il n'opérait pas en contravention de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* n'avait de mérite. Il y avait un horaire publicisé de départs et d'arrivées, des billets aller simple étaient vendus et il n'y avait pas d'exclusivité du groupe. Donc, le service fourni par Reid était un service sur horaire. **Conséquemment Reid exploitait son permis en contravention de la *Loi sur les véhicules de transport en commun*.**

La Commission a ordonné l'arrêt du service non autorisé. La Commission a aussi ordonné que les permis de transport intra et extra-provincial de Reid seront temporaires pour une période d'un an. Les permis pourront devenir permanents après le dépôt d'une demande en ce sens et une vérification de l'entreprise aux frais de Reid afin de vérifier qu'il s'est conformé à la *Loi sur les véhicules de transport en commun* et à la *Loi sur les transports routiers* pendant la période de suspension.

Des frais ont été imposés payable à la Commission et à la requérante.

Requérante: **Trentway-Wagar Inc. («Trentway»)** **Dossier: 47500-RE(1)**
Peterborough, ON

Personne Intéressée: Greyhound Canada Transportation ULC («Greyhound»)

Défendeurs: Darren Cole and Bill Mei
o/a «The Kingston Rocket»

Requête: Trentway et Greyhound ont allégué que Darren Cole et Bill Mei faisant affaire sous le nom «The Kingston Rocket» exploitait leur entreprise contrairement à la *Loi sur les véhicules de transport en commun* et plus spécifiquement contrairement à l'article 2(2) de la Loi qui stipule:

Organisation du transport

Personne ne peut organiser ou offrir d'organiser le transport de passagers par véhicule de transport en commun exploité par une autre personne à moins que cette autre personne détienne un permis l'autorisant à faire le transport.

Preuve de la Requérante: Trentway a introduit en preuve une reconnaissance et un engagement de la part de Bill Mei qui déclare ce qui suit:

- Darren Cole et lui ont organisé un service de transport par autobus pour les étudiants de l'Université Queens. Le service a été exploité sous le nom «The Kingston Rocket»;
- ils ont développé un site internet qui comparait les prix de d'autres modes de transport et affichait les horaires du service;
- initialement le service a été offert pendant la période de la fête de l'Action de Grâce ayant pour origine l'Université Queens et débarquant les passagers à trois points de chute dans la région du grand Toronto. Le même service a été offert pendant la période de Noël;
- ils ont été avisés par lettre de la part de l'avocat de Trentway que le service offert par le Kingston Rocket allait à l'encontre de la *Loi sur les véhicules de transport en commun*;

- Mr. Mei a par la suite reconnu que le service organisé et fourni par lui et M. Cole contrevenait *Loi sur les véhicules de transport en commun* du fait que Reid qui fournissait le transport ne détenait pas le permis requis;
- par la suite il s'est engagé à ne pas organiser ou offrir d'organiser un service par véhicule de transport en commun à moins que l'exploitant du service ne détienne le permis requis; et
- il a consenti à ce que la Commission émette une ordonnance leur ordonnant de cesser d'offrir le service contrevenant à *Loi sur les véhicules de transport en commun*.

La position de Greyhound en tant que partie intéressée était de s'assurer que le service non autorisé cesse immédiatement du fait que l'impact économique sur le système entier des opérations de Greyhound en Ontario.

Greyhound et Trentway n'ont pas demandé l'imposition de frais contre les défendeurs.

Décision:

La Commission a conclu que le service non autorisé a été fourni par M. Mei et M. Cole même si M. Cole a nié y avoir participé. Une ordonnance de la Commission sera émise à l'encontre des deux.

En dépit des avis répétés de la part de Trentway et Greyhound et des lois de l'Ontario, le Kingston Rocket a choisi de les ignorer et a continué à offrir le service non autorisé. En fait ils ont choisi de rechercher le support des medias et ont fait circuler une pétition sur l'internet afin de rassembler le support pour leur exploitation. Ils ont choisi de ne pas appeler la Commission afin d'obtenir de l'assistance et des conseils pour clarifier les allégations de Trentway et Greyhound. La Commission a souligné que si le Kingston Rocket avait obéi à la loi ou avait recherché les conseils de la Commission le dossier aurait été traité plus amicalement. La Commission était d'opinion que les étudiants de l'Université Queens auraient souffert un contretemps mineur et un transport alternatif aurait été fourni par un détenteur de permis.

La Commission a émis une ordonnance ordonnant la cessation immédiate du service non autorisé et des frais de la Commission ont été imposés en vertu de l'article 24 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun*.

Demanderesse: **TRAXX Transportation Ltd. («TRAXX»)**
Medicine Hat, AB

Dossier: 47502

Opposantes:

1. P.W. Transportation Ltd.
2. Great Canadian Coaches Inc.

Demande:

Demande de permis de transport nolisé pour le compte de Jonview Canada Inc. («Jonview») à partir de points dans la municipalité régionale de Peel (incluant l'aéroport international Lester B. Pearson) en direction des frontières Ontario/Manitoba, Ontario/Québec et Ontario/É.U.A. et:

1. le retour des mêmes passagers au point d'origine; et
2. aller seulement en direction de points autorisés par la juridiction pertinente.

La demande a été limitée aux passagers qui sont précédemment arrivés par air au point d'origine du voyage et sont par la suite partis par avion au point de destination. Tous les voyages nolisés opérés seraient à l'instigation, organisés et publicisés par Jonview.

Preuve de la Demanderesse:

Faisant face aux oppositions, TRAXX a retiré le privilège de nolisement aller-retour de la demande et a continué avec le privilège de nolisement aller seulement en direction des autres juridictions.

TRAXX a développé une relation privilégiée avec Jonview et est leur transporteur de choix. La majorité des voyages se tiennent dans le secteur normal d'opération de TRAXX et il n'est pas de son intention d'offrir des voyages de nolisement en direction des autres juridictions.

Preuve des Opposantes:

Initialement les objections étaient vagues et n'ont pas quantifié l'impact économique que la demande aurait sur leurs opérations si la demande était accordée. La Commission a demandé que les opposantes identifient spécifiquement les revenus qui seraient perdus si le privilège de nolisement aller seulement était accordé. Encore une fois la réponse n'a pas adressé la question et l'information fournie n'a pas été suffisante.

Décision:

Le but de la demande était de desservir un client et TRAXX était leur transporteur favori. TRAXX a souligné qu'elle n'était pas intéressée dans le marché du nolisement aller-retour à partir de l'Ontario et elle ne voulait qu'obtenir des allers seulement en direction de l'ouest du Canada. La Commission était d'avis que les nolisements aller seulement en direction de l'ouest du Canada n'aura pas d'impact économique sur les opposantes. Les opposantes n'ont pas démontré l'impact économique sur leurs opérations si la demande était accordée.

La demande a été accordée.

Requérante: **Excel Coach Lines Ltd. («Excel»)**
Kenora, ON

Dossier: 47501-RE(1)

Défenderesse: Richfield Bus Company («Richfield»)
Bloomington, Minnesota, É.U.A.

Preuve de la Requérante: Excel a allégué que Richfield a opéré un voyage nolisé pour le compte de l'école secondaire St. Thomas Aquinas à Kenora. Richfield ne détenait pas le permis nécessaire pour offrir ce service et a contrevenu à la *Loi sur les véhicules de transport en commun* et la *Loi sur les transports routiers*.

Preuve du Défenderesse: Pendant l'enquête de l'enquêteur de la Commission, Richfield a admis à l'enquêteur qu'il a fait le voyage mais a indiqué qu'il a été avisé par le ministère des Transports que si le voyage avait pour origine les États-Unis le voyage était légal. La compagnie a pris deux passagers à International Falls au Minnesota et 31 passagers additionnels à l'école secondaire St. Thomas Aquinas à Kenora, Ontario. Ils ont par la suite voyagé jusqu'à Taos au Nouveau Mexique et sont retournés à Kenora. Le voyage a été organisé par l'école. L'enquêteur de la Commission a avisé Richfield que la compagnie avait besoin d'un permis en vertu de la *Loi sur les transports routiers* afin d'offrir légalement le service lequel permis la compagnie n'avait pas. Richfield a indiqué qu'il avait un autre voyage du même genre à faire sous peu et qu'il considérait contourner les lois canadiennes en faisant embarquer tous les passagers à International Falls, Minnesota. Richfield a indiqué qu'il ne connaissait pas bien les exigences de permis en Ontario et au Canada.

Décision: Suivant la rencontre entre l'enquêteur et Richfield, la Commission a écrit à Richfield pour l'aviser de l'option de plaider coupable à l'infraction ou continuer avec l'audience publique. Richfield n'a pas donné suite à cette lettre ainsi qu'à un avis. Par la suite la Commission a contacté Richfield par téléphone afin de résoudre le dossier mais Richfield a été abrupte et n'a pas coopéré. Richfield a aussi déclaré qu'il n'irait à aucune audience et que la Commission pouvait faire ce qu'elle voulait.

En se basant sur la preuve, la Commission a conclu que Richfield a fourni un voyage nolisé sans détenir le permis requis et conséquemment a contrevenu à la *Loi sur les transports routiers*. Plus préoccupant a été la déclaration de Richfield indiquant qu'il contournerait la loi en avisant les passagers de traverser de l'autre côté de la frontière Canada/É.U.A. pour prendre l'autobus à International Falls au Minnesota.

Ayant exploité toutes les avenues afin de résoudre le dossier et d'éviter des dépenses non nécessaires la Commission a émis une ordonnance ordonnant à Richfield d'arrêter le service immédiatement. Des frais ont été imposés à l'encontre de Richfield. Une copie de l'ordonnance a été envoyée au

service de mise à exécution du ministère des transports à Kenora et à l'école secondaire St. Thomas Aquinas.

Requérante:	**Barrie Executive Transportation & Limousine Inc. («Barrie») Barrie, ON**	**Dossier: 47488/A**
Défenderesse:	1827341 Ontario Inc. o/a «Mr. Limo»	
Requête:	Barrie allégué que Mr. Limo a opéré à l'encontre de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* en fournissant un service qui n'était pas autorisé par son permis. Cette requête a été présentée en vertu de l'article 11 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* touchant les opérations et la conduite de Mr. Limo.	
Preuve de la Requérante:	Barrie a allégué que Mr. Limo a fourni à deux différentes occasions un service non autorisé utilisant un véhicule de transport en commun. Les allégations ont été supportées par un nombre de photos des véhicules impliqués dans le service non autorisé. L'impact économique du service non autorisé de Mr. Limo sur les opérations de Barrie était important et la compagnie a demandé à la Commission de décider du dossier d'une manière expéditive.	
Preuve de la Défenderesse:	Mr. Limo a confirmé à la Commission qu'il avait fait les voyages non autorisés. Depuis plus d'un an Mr. Limo a exploité son permis sous un nouveau propriétaire et des demandes de changement de propriétaire seront présentées sous peu à la Commission.	
Décision:	La Commission a conclu que: • le service fourni par Mr. Limo contrevenait à la *Loi sur les véhicules de transport en commun*; et • depuis plus d'un an Mr. Limo a eu l'opportunité de présenter une demande de changement de propriétaire en dépit d'en être avisé par la Commission. Ceci n'a pas été accompli et Mr. Limo continue d'opérer en contravention de la *Loi sur les véhicules de transport en commun*. **La Commission a ordonné à Mr. Limo de cesser le service non autorisé ou bien la compagnie sera sujette à une action disciplinaire de la part de la Commission.**	
Demanderesse:	**1879559 Ontario Inc. o/a «Norfolk and Dorchester Limo» («Norfolk») Dorchester, ON**	**Dossier: 47512/A**
Opposantes:	1. Grandeur Limousine Inc. («Grandeur») 2. 2175949 Ontario Ltd. o/a «A Universal Limousine» («Universal»)	

Demande:

Demandes de permis de transport nolisé intra-provincial et extra-provincial à partir des comtés de Haldimand, Norfork, Middlesex, Oxford, Perth, Brant, Dufferin, Huron, Lambton, Bruce, Essex, Elgin et Wellington, la municipalité de Chatham-Kent et la municipalité régionale de Waterloo utilisant des véhicules de catégorie «D».

Preuve de la Demanderesse:

Norfolk exploite son entreprise depuis trois ans et la propriété a été transférée du père à la fille en mars 2013. Norfolk a admis que l'entreprise ne détient pas présentement les permis intra et extra-provincial nécessaires pour fournir le service du fait qu'elle ne connaissait pas l'exigence de détenir un permis pour faire affaire. Leur but était d'exploiter «un service de luxe fiable, sécuritaire et à un coût abordable». L'entreprise concentre son service sur les mariages, proms, événements sportifs, concerts, tours de vignobles etc. Une variété de véhicules est offerte de façon à rencontrer les besoins du public. Il y avait croissance de la population et de la demande pour les services des compagnies de limousine. Leurs demandes sont supportées par des agences de voyage, des planificateurs de mariages et divers événements. Norfolk a répété que, comme bien d'autres, il n'était pas au courant de la législation requérant que la compagnie détienne des permis de transport afin d'exploiter l'entreprise. Seulement deux des nombreux transporteurs ont choisi d'opposer les demandes. Norfolk était d'opinion que l'impact financier sur les opposantes serait minimal si les demandes étaient accordées. L'entreprise opère depuis trois ans et il n'y a pas eu d'impact économique sur les opposantes. Les deux opposantes ont ajouté de l'équipement à leur flotte et les revenus ont augmenté. Si la Commission décide de rejeter les demandes l'entreprise familiale sera placée dans une position désastreuse.

Preuve des Opposantes:

Grandeur est en affaire depuis 20 ans et offre un service pour les mariages, proms, événements corporatifs, un service aéroportuaire etc. Les revenus ont baissé comparativement à l'année précédente du fait que Norfolk offre des prix plus bas et que les clients désertent l'entreprise. L'entreprise a fait des investissements importants dans la mise à jour de la flotte mais les taux bas de Norfolk ont eu un impact sur la profitabilité des opérations i.e. mises à pied, des prix plus bas et il y a possibilité d'une perte financière pour la première fois en cinq ans.

Universal et une filiale ont une flotte de dix-huit limousines et offrent un service pré-arrangé pour les mariages, concerts, proms, voyages aéroportuaires et événements sportifs. Universal a allégué que d'accorder les demandes aurait un impact négatif sur leurs opérations qui pourrait résulter en une faillite et la perte de plus de 25 emplois. Universal a fait des investissements substantiels dans de nouveaux véhicules et ne sera pas capable de faire les paiements de location sur les véhicules si les demandes sont accordées. Universal ne pourra pas rencontrer les taux plus bas de Norfolk parce que cela rendrait leur entreprise non profitable. Les revenus démontrent une baisse significative

comparativement à l'année précédente.

Décision:

Besoins en transport du public

Huit compagnies et individus ont supporté les demandes. Ils étaient tous très contents du service offert par Norfolk. Ces services ont été offerts sans le permis requis, mais la Commission a déclaré que cela est commun dans l'industrie du transport par limousine du fait que les participants du secteur ne connaissent pas les exigences de la loi provinciale. Grandeur, une des opposantes, est en affaire depuis vingt ans mais a obtenu son permis seulement en 2005 et a opéré contrairement à la loi provinciale pendant approximativement douze années. La Commission est d'opinion que Norfolk ne devrait pas être pénalisé pour avoir opéré d'une façon similaire.

Impact sur les transporteurs existants

L'information fournie par les opposantes n'était pas très spécifique et il était difficile pour la Commission de déterminer l'impact économique sur leurs opérations si les demandes étaient accordées. Les opposantes ont allégué que leurs revenus ont diminué lors de la dernière année et elles ont blâmé Norfolk pour cette baisse. Cependant la Commission s'interroge sur cette allégation du fait que les entreprises ont investi dans de nouveaux équipements au cours des dernières années.

Les opposantes n'ont pas adressé la question du support accordé à la demanderesse par le public. Ont-elles déjà desservi ces clients? Est-ce que ces clients sont allés vers Norfolk? Sans cette information la Commission est incapable d'évaluer l'impact économique sur leurs opérations si les demandes étaient accordées.

Les taux bas chargés par Norfolk ne sont pas de la juridiction de la Commission.

En se basant sur l'information fournie par les opposantes, la Commission est incapable d'évaluer le quantum de l'impact négatif sur les opposantes si les demandes sont accordées.

Capacité de la demanderesse à fournir le service

La Commission a déclaré que Norfolk est en affaire depuis longtemps sous différentes administrations et en l'absence de preuve contraire a conclu qu'il n'y a pas de raison de questionner la capacité de la demanderesse à fournir le service.

Les demandes ont été accordées.

Requérante: **Tisdale Bus Lines Ltd. («Tisdale»)** **Dossier: 45826-RE(1)**
Timmins, ON

Défenderesse: Angel Tours & Entertainment Inc.
o/a «Angel Coaches of Canada» («Angel»)

Requête: Tisdale a allégué qu'Angel a opéré à l'encontre de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* en faisant du transport nolisé de passagers qui ne rencontre pas les exigences de la définition de voyage nolisé tel que défini par la règlementation.

Preuve de la Requérante: Tisdale n'avait pas de difficulté à faire face à la compétition loyale mais pas avec quelqu'un qui exploite son entreprise à l'encontre de la *Loi sur les véhicules de transport en commun*. Tisdale a allégué que Angel et 1315856 Ontario Inc., o/a «Luxury Coach» («Luxury») ont concocté un plan pour diviser un voyage nolisé en deux segments. Angel a obtenu le voyage et envoyé la facture mais n'a fait qu'une partie du voyage. Le voyage a commencé à North Bay et était destiné à St. Louis au Missouri et retour. Angel a commencé le voyage à partir de North Bay et l'a fini à King City où les passagers ont transféré à un véhicule de Luxury qui a complété le voyage. Tisdale a allégué que le voyage d'Angel ne rencontre pas la définition de voyage nolisé du fait qu'un voyage commençant à North Bay et se terminant dans un stationnement à King City ne rencontre pas la définition. Tisdale a souligné que la division d'un voyage nolisé en segments n'est pas permise et il a confirmé ce fait auprès de d'autres transporteurs de l'industrie. Angel était incorrect en disant qu'il s'agit d'une pratique courante dans l'industrie. De façon à rencontrer les exigences de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* et la réglementation le voyage nolisé en entier doit être fait par un seul transporteur. Angel et Luxury ont manipulé la législation et Tisdale a demandé à la Commission d'émettre une ordonnance de cessation du service non autorisé.

Tisdale s'est demandé pourquoi Ms. Ricci n'a pas chargé de TVH sur la portion du voyage qu'elle dit avoir effectué en vertu du permis de transport.

Preuve de la Défenderesse: Angel a été approché par une école pour faire un voyage nolisé à partir de North Bay jusqu'au Missouri aux É.U.A. et retour à North Bay. Angel a insisté pour que le voyage soit pré payé et, cela n'a été su que plus tard, Angel n'avait pas l'équipement pour faire le voyage entier mais a exploré les options pour offrir le service en conjonction avec Luxury. Angel a dit que de sous-traiter un voyage nolisé n'est pas mal parce que la législation ne l'interdit pas. Il serait mauvais de pénaliser Angel pour avoir sous-traiter le voyage parce qu'il n'y avait rien de mal à la faire. Angel divise des voyages nolisés tout le temps.

Décision: La Commission avait à décider si un détenteur de permis peut entreprendre un voyage nolisé pour un client et puis le diviser avec d'autres transporteurs. Est-ce qu'un voyage nolisé peut être divisé

en plusieurs segments?

De façon à répondre à la question, la Commission a fait la revue des bases élémentaires du processus de demandes. Un demandeur seul fait une demande afin de fournir un service qui peut être un service sur horaire ou un service nolisé. Pour obtenir un permis le demandeur doit rencontrer le test statutaire de la nécessité et commodité du public ce qui entraine de fournir un plan d'affaires et la preuve écrite du public supportant la demande. Le public supporte le demandeur et pas une équipe de transporteurs.

La *Loi sur les véhicules de transport en commun* réfère à un demandeur et à un permis au singulier et les permis sont émis à un demandeur unique et pas à un groupe de demandeurs ou de transporteurs. La définition de voyage nolisé réfère à un transporteur unique. Le support du public, que ce soit écrit ou sous serment, supporte un demandeur pour différentes raisons. Ils supportent tous un demandeur rencontrant leurs besoins en transport. Ce processus a été suivi quand Angel a obtenu ses permis. La loi pertinente déclare «À la conclusion de l'audience, la Commission peut émettre un permis au demandeur si la Commission est d'opinion que le permis servira la nécessité et commodité du public». La Commission n'a jamais reçu une demande pour un permis basé sur la division d'un voyage nolisé entre deux transporteurs ou plus. La Commission est d'accord avec l'affirmation de Tisdale qu'il n'y a pas de précédent pour un transporteur de diviser un voyage nolisé en segments avec d'autres transporteurs. La Commission concoure avec ses décisions précédentes définissant ce qu'est un voyage nolisé et en se basant sur la preuve présenté ne voit pas de raisons de changer son opinion.

Un voyage nolisé se définit comme le transport d'un groupe exclusif de passagers d'un endroit à un autre dans un but commun i.e. un concert, un événement sportif, au casino, une performance théâtrale etc. Le voyage d'Angel partant de North Bay à un stationnement de King City ne peut être interprété comme étant un voyage nolisé. La Commission est d'opinion qu'un voyage nolisé ne peut être divisé entre deux transporteurs ou plus dans le but de circonvenir le libellé d'un permis de transport. Angel doit fournir le service au complet. Si Angel était incapable de remplir son engagement, le voyage aurait dû être donné à un détenteur de permis qui était prêt et capable de faire le voyage. L'affirmation de Angel que donner une partie d'un voyage à d'autres transporteurs n'est pas différent que d'obtenir l'assistance d'un autre transporteur en cas de panne en route est incorrect. La réglementation adoptée en vertu de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* adresse les urgences en cours de route et la comparaison est totalement sans fondement. Angel a admis pratiquer la sous-traitance de partie de voyages depuis plusieurs années et la Commission a déclaré, que si c'était le cas, Angel a opère illégalement depuis plusieurs années.

La Commission a déclaré que le point d'origine d'un voyage nolisé est le point où le voyage commence, tel qu'autorisé par le permis. Dans le cas d'un permis extra-provincial, les passagers doivent retourner au point d'origine où le voyage nolisé a commencé si le permis le dit.

De l'opinion de la Commission, Angel, en combinaison avec Luxury, a travaillé de connivence pour interpréter ou circonvenir la loi à son avantage.

Angel a été trouvé coupable pour avoir opéré à l'encontre de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* et a ordonné la cessation immédiate du service. La Commission a aussi déclaré que d'autres contraventions à la *Loi sur les véhicules de transport en commun* pourront résulter en la suspension ou l'annulation des permis de transport.

Quoique cela ne soit pas de la juridiction de la Commission, une autre cause de préoccupation pour la Commission est la mention que Ms. Ricci tente de circonvenir la loi provinciale et fédérale dans la manière dont elle charge la TPS sur ces factures. Ms. Ricci a été avisée de se conformer à la loi dans le futur lorsqu'elle prépare ses factures et de ne pas tenter de circonvenir la loi comme outil de vente.

Requérante: **Tisdale Bus Lines Ltd. («Tisdale»)** **Dossier: 45826-RE(2)**
Timmins, ON

Défenderesse: 1315886 Ontario Inc.
o/a «Luxury Coach» («Luxury»

Requête: Tisdale a allégué que Luxury a opéré à l'encontre de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* et la *Loi sur les transports routiers* en opérant contrairement aux termes de son permis de transport.

Preuve de la Requérante: Tisdale a allégué que le permis de transport de Luxury indique spécifiquement que les passagers doivent être retournés au point d'origine où le voyage nolisé a commencé i.e. King City. Luxury cependant ne s'est pas conformé aux termes de son permis et a ramené les passagers à North Bay, un point que Luxury n'est pas autorisé à desservir. Tisdale a allégué que Luxury et Angel Coaches of Canada, o/a «Angel» ont concocté un plan pour diviser un voyage nolisé en deux segments. Angel a obtenu et facturé le voyage entier mais a seulement généré un voyage nolisé pour le segment de North Bay à King City. Le voyage d'Angel n'était pas réellement un voyage nolisé tel que défini du fait que personne ne prendrait un voyage nolisé de North Bay à un «stationnement» dans King City. Angel aurait dû faire le voyage en entier ou engager un autre détenteur de permis s'il ne lui était possible de remplir son engagement. Tisdale a indiqué que la

division d'un voyage nolisé en deux parties n'était pas une pratique de l'industrie du transport de passagers en Ontario. Tisdale a allégué que le voyage nolisé était une manipulation de la loi et a demandé à la Commission d'ordonner à Luxury de cesser l'opération non autorisé.

Preuve de la Défenderesse: Luxury a indiqué qu'initialement la demande de l'école secondaire West Ferris pour un voyage nolisé à partir North Bay a été déclinée parce que la compagnie n'avait pas d'autorisation pour desservir North Bay. Luxury a avisé l'école de contacter d'autres détenteurs de permis. Cependant, lorsqu'Angel a divisé le voyage i.e. Angel ferait le voyage entre North Bay et King City et Luxury entre King City et St. Louis, Missouri, Luxury a accepté d'offrir le service. Luxury a ramené le groupe à North Bay et ne pensait pas opérer contrairement à la loi du fait que le point d'origine du voyage était une section vague du permis. Luxury était en affaire pour desservir ses clients. Luxury a allégué qu'ils faisaient l'objet d'une vendetta de la part de Tisdale. La compagnie a agi correctement du fait que les autres transporteurs font ça tous les jours. Luxury a l'intention de faire une demande pour modifier/étendre ses permis de transport.

Décision: La question à décider par la Commission était de savoir si le permis extra-provincial de Luxury lui permettait de prendre un voyage nolisé à King City, de se rendre à St. Louis au Missouri et de ramener les passagers à North Bay. La Commission est d'opinion que Luxury n'était pas autorisé à faire le voyage auquel il s'est engagé. L'école a demandé un voyage nolisé ayant pour origine North Bay, où elle est établie, pour se rendre à St. Louis au Missouri et retour à North Bay. Angel et Luxury ont divisé le voyage nolisé en deux segments i.e. une entreprise locale d'autobus et une entreprise extra-provinciale d'autobus. La légalité de cet arrangement a été abordée dans la décision Angel qui a déterminé que l'arrangement allait à l'encontre de la *Loi sur les véhicules de transport en commun*. Dans le cas qui nous occupe la Commission doit décider si Luxury a opéré à l'encontre des termes de son permis de transport.

En vertu de la preuve, Luxury a admis qu'il a commencé le voyage nolisé à King City et a continué jusqu'au Missouri aux É.U.A. et a ramené les mêmes passagers à North Bay. Les passagers n'ont pas été ramenés à King City où le voyage nolisé a commencé. En ramenant le groupe à North Bay Luxury a opéré contrairement aux termes de son permis de transport.

Le permis extra-provincial de Luxury se lit comme suit:

Pour le transport nolisé de passagers à partir de points dans les municipalités régionales de Peel, Durham, York, Halton et Niagara et les villes de Toronto et Hamilton en direction **des frontières** Ontario/Manitoba, Ontario/Québec et **Ontario/É.U.A**. en direction de points tels qu'autorisés par la juridiction pertinente et pour le **retour des mêmes passagers sur le même voyage**

nolisé au point d'origine.

POURVU QU'il n'y ait qu'aucun passager **ne soit embarqué ou débarqué sauf au point d'origine** (emphase ajoutée).

Tous les permis extra-provinciaux émis par la Commission indiquent.... «et pour le **retour des mêmes passagers sur le même voyage nolisé au point d'origine**». En indiquant cela, la Commission s'assure qu'il s'agit d'un voyage nolisé aller-retour et non un voyage nolisé aller seulement. Le groupe doit être retourné au point où le voyage nolisé a commencé.

Une condition additionnelle ajoutée à tous les permis extra-provinciaux indique .... «Pourvu qu'il n'y ait qu'aucun passager ne soit embarqué ou débarqué sauf au point d'origine». La Commission s'assure ainsi que tous les permis extra-provinciaux commencent et finissent au même point pour éviter toute confusion. Dans une correspondance reçue par la Commission, Luxury a admis ses erreurs et a assuré la Commission que cela ne se reproduira plus.

La Commission a ordonné à Luxury de cesser toutes contraventions avec l'avertissement que toutes contraventions futures à la *Loi sur les véhicules de transport en commun* peuvent avoir pour résultat la suspension ou l'annulation des permis de Luxury.